Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4429**
16. Wahlperiode 28. 02. 2007

Antrag

der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Reinhard Loske, Peter Hettlich, Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, Dr. Uschi Eid, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Ulrike Höfken, Ute Koczy, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Wirksame Klimaschutzmaßnahmen im Straßenverkehr ergreifen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Klimawandel ist die größte ökologische Herausforderung weltweit. Der Straßenverkehr trägt in besonderem Maße zum Klimawandel bei. Der Transportsektor allein ist in der EU für rund 70 Prozent des Ölverbrauchs verantwortlich und 96 Prozent der Kraftstoffe sind fossiler Herkunft. Im Straßenverkehr entstehen rund 20 Prozent aller europäischen CO_2-Emissionen. Während die Treibhausgasemissionen der Gemeinschaft zwischen 1990 und 2004 in allen anderen Sektoren (Energie, Haushalt, Industrie, Gewerbe) um 5 Prozent gesunken sind, hat der CO_2-Ausstoß des Verkehrs um 26 Prozent zugenommen. Der Straßenverkehr ist der Bereich mit den zweithöchsten Treibhausgasemissionen in der EU und in Deutschland. Wenn dieser Trend ungebrochen anhält, werden die in anderen Bereichen (Industrie, Energiewirtschaft, Haushalte) erzielten Fortschritte und Einsparungen zunichte gemacht.

Um den Klimawandel zu stoppen, müssen auch im Verkehrsbereich ambitionierte Klimaschutzziele formuliert und durch geeignete Instrumente umgesetzt werden. Hierfür ist eine umfassende Klimaschutzstrategie für den Verkehr notwendig, die die Ökologisierung aller Verkehrsträger, deren effiziente Verknüpfung sowie die Vermeidung und Verlagerung von Verkehr zum Ziel hat.

Der neue Klimaschutzbericht des Intergovernmental Panels on Climate Change (IPCC) hat der Welt einmal mehr vor Augen geführt, dass die Menschheit dem Klimawandel jetzt und radikal entgegentreten muss, wenn der globale Temperaturzuwachs noch in einem beherrschbaren Rahmen gehalten werden soll. Deutschland und die EU müssen im internationalen Klimaschutz weiterhin eine klare Vorreiterrolle übernehmen. Deutschland steht im Jahr seiner Präsidentschaft in der EU und den G8-Staaten in besonderer Verantwortung. Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel hat sich gemeinsam mit dem Kommissionspräsidenten José Manuel Barroso anlässlich der Beratung zur deutschen EU-Ratspräsidentschaft dafür ausgesprochen, den Klimaschutz in der EU voranzubringen. Dieser Ankündigung müssen nun Taten folgen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. klare CO_2-Reduktionsziele zu setzen und dabei

   a) sich für verbindliche Grenzwerte der CO_2-Emissionen im Kfz-Verkehr ohne Anrechnung zusätzlicher Maßnahmen wie Biokraftstoffe einzusetzen. Dafür ist für den Flottenverbrauch der Zielwert von 120 g CO_2/km bis 2012 als Grenzwert für Neufahrzeuge festzuschreiben und bis 2020 auf 80 g CO_2/km zu verschärfen. Analoge Grenzwerte sind für Lkw, Busse und Motorräder festzuschreiben;

   b) auf dieser Basis einen sanktionsbewährten Vorschlag für typenspezifische CO_2-Grenzwerte für jedes in der EU zugelassene Fahrzeug zu unterbreiten, der sicherstellt, dass der Durchschnittswert von 120 g CO_2/km bis 2012 in der Summe aller Neufahrzeuge erreicht wird;

   c) der Verpflichtung aus dem Emissionshandelssystem nachzukommen und konkrete Ziele und Maßnahmen mit Zeitvorgaben für den Verkehrsbereich zu definieren;

   d) die CO_2-Reduktionsziele wirksam zu instrumentieren und deren Einhaltung per Monitoring zu überwachen; Deutschland muss bis 2020 eine Senkung der CO_2-Emissionen des Verkehrs um 30 Prozent und bis 2050 um 80 Prozent gegenüber 1990 erreichen;

2. steuer- und finanzpolitische Maßnahmen zu ergreifen mit der Maßgabe,

   a) verbindliche Vorgaben für das öffentliche Beschaffungswesen zur Anschaffung besonders verbrauchsarmer Fahrzeuge festzulegen;

   b) die Kfz-Steuer für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge auf die Bemessungsgrundlage Verbrauch (CO_2) umzustellen; in diesem Rahmen sollen Fahrzeuge mit einem überdurchschnittlich hohen Verbrauch steuerlich stärker belastet werden und spritsparende Fahrzeuge entlastet werden;

   c) die steuerliche Absetzbarkeit von dienstlich genutzten Automobilen auf die Bemessungsgrundlage CO_2 umzustellen und dabei maximal den durchschnittlichen Wert und die Verbrauchskosten solcher Pkw zu begünstigen, die einen Ausstoß von 140 g CO_2/km ab 2008 und von 120 g CO_2/km ab 2012 einhalten;

   d) die Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen sowie schrittweise auf das gesamte Straßennetz auszuweiten und sich bei der EU-Wegekostenrichtlinie für eine Einberechnung aller externen Kosten des Verkehrs einzusetzen;

   e) sich für eine Harmonisierung der Mineralölsteuersätze durch eine Anhebung der Mindeststeuersätze für Benzin und Diesel in der Europäischen Union einzusetzen, um den Tanktourismus zurückzuführen;

3. die Förderung von alternativen Kraftstoffen und Techniken zu verbessern,

   a) bei der Förderung und dem beschleunigten Ausbau von Biokraftstoffen (Biodiesel, reine Pflanzenöle, Bioethanol, Biogas) die Auswirkungen auf Ernährungssicherheit, Naturschutz und Biodiversität in den Exportländern zu berücksichtigen und hieraus abgeleitet Anforderungen an Anbau und Verarbeitung zu definieren; hierfür sind europäische und mittelfristig globale ökologische und soziale Nachhaltigkeitsstandards für den Anbau und Export von Biomassekraftstoffen aus Entwicklungs- und Schwellenländern zu entwickeln und durchzusetzen;

   b) Gasfahrzeuge, die einen CO_2-Verbrauchsvorteil gegenüber Benzinern haben, weiter zu fördern und die Fahrzeughersteller aufzufordern, mehr gasfähige Autos, Busse und Lkw anzubieten;

c) die volle steuerliche Förderung von biologischen Reinkraftstoffen wiederherzustellen und die Bereitstellung von Zapfsäulen für Biokraftstoffe („Grüne Zapfsäulen“) verpflichtend zu machen;

d) die Förderung von Forschung und Markteinführung sowie ordnungsrechtliche Rahmenbedingungen zu alternativen Antrieben und Speichertechniken im Kfz für Strom zu intensivieren und über Brennstoffzellen und Wasserstoff hinaus auch die Batterie, Plug-In-Hybrid-Technologien und reine Elektrofahrzeuge voranzutreiben;

e) eine europaweite Verpflichtung für die Hersteller von Kraftfahrzeugen anzustreben, bis 2020 mindestens 10 Prozent der verkauften Produkte als Nullemissionsfahrzeug ohne Erdöleinsatz anzubieten;

4. Einspar- und Effizienzpotenziale zu erschließen,

a) die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen Deutschlands als letztem Land in Europa ohne Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h für Pkw und auf 100 km/h für Kleintransporter zu begrenzen;

b) durch Verbesserungen des technischen Regelwerks für energiesparende Maßnahmen, z. B. Einsatz von Leichtlaufreifen und -ölen, am Kraftfahrzeug zusätzliche Energieeffizienzpotenziale auszuschöpfen;

c) umfassende Maßnahmen für Verkehrs- und somit Emissionsvermeidung zu ergreifen und Alternativen zum individuellen Pkw-Verkehr wie Car Sharing und spritsparendes Fahren in Modellregionen „Nachhaltiger Mobilität“ zu entwickeln sowie einen energieeffizienteren Fahrstil (Eco-Drive) durch obligatorische Kosten- und Verbrauchsanzeigen bei Neufahrzeugen zu unterstützen;

d) die Information der Verbraucher und damit klimafreundliches Konsumverhalten mit einer deutlich verbesserten Kennzeichnungspflicht des Kraftstoffverbrauchs nach Energieeffizienzklassen (A bis E) analog der erfolgreichen Kennzeichnung von Haushaltsgeräten wie Waschmaschinen und Kühlschränken einzuführen.

Berlin, den 28. Februar 2007

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

Begründung

Auch in Deutschland sind die CO_2-Emissionen des Straßenverkehrs für ca. 20 Prozent aller Treibhausgasemissionen verantwortlich. Im Nationalen Inventarbericht zum Deutschen Treibhausgasinventar 1990 bis 2004 wird der Straßenverkehr aufgrund der CO_2-Emissionen und mit Blick auf die Höhe der Emissionen und den steigenden Trend als „Hauptquelle“ klassifiziert (Umweltbundesamt Climate Change 03/2006). Auch der Sachverständigenrat für Umweltfragen der Bundesregierung kommt in seinem Sondergutachten „Umwelt und Straßenverkehr“ (SRU Juli 2005) zu dem Ergebnis, dass von einem weiteren Anstieg der CO_2-Emissionen im Straßenverkehr ausgegangen werden muss.

Das gemeinsame Ziel der Europäischen Union und der Bundesregierung ist es, die Zunahme der durchschnittlichen globalen Oberflächentemperatur gegenüber der vorindustriellen Zeit auf maximal 2 Grad Celsius zu begrenzen. Deutschland hat sich im Rahmen des Kyoto-Protokolls verpflichtet, seine Treibhausgase bis zum Jahr 2012 gegenüber 1990 um 21 Prozent zu senken. Die EU-Minderungs-

verpflichtung bis 2012 beträgt minus 8 Prozent. Darüber hinaus hat die Kommission in ihrem Energiepaket ein Reduktionsziel von minus 30 Prozent CO_2 bis 2020 vorgeschlagen, wenn andere Industriestaaten sich ebenfalls ehrgeizige Klimaschutzziele setzen.

Bisher fehlen im Verkehrsbereich klare Reduktionsziele und -maßnahmen sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene. In der ablehnenden Bewertung der EU-Kommission zum deutschen Nationalen Allokationplan für die zweite Verpflichtungsperiode im Europäischen Emissionshandelssystem (NAP II) vom November 2006 heißt es ausdrücklich, vor allem die Reduktionsvorhaben im Bereich Verkehr seien nicht glaubwürdig, weil unzureichend instrumentiert. Für die zweite Verpflichtungsperiode im Europäischen Emissionshandelssystem wird es entscheidend darauf ankommen, für die Bereiche Verkehr und Haushalte realistische Reduktionsziele und entsprechende Maßnahmen festzulegen.

Zentrale Herausforderung und ein Baustein einer zukunftsfähigen Mobilitätspolitik ist die Ökologisierung des Automobils. Dies auch vor dem Hintergrund, dass aufgrund der nachholenden Entwicklung in vielen Ländern mit einem Anstieg der weltweiten Automobilflotte bis 2030 auf 1,3 Milliarden Fahrzeuge und bis 2050 auf 2 Milliarden Fahrzeuge gerechnet wird. Zum Vergleich: Im Jahr 2000 gab es weltweit 700 Millionen Automobile. Autos müssen daher sofort deutlich effizienter und mit steigendem Anteil alternativer, umweltfreundlicher Kraftstoffe fahren. Bis zur Mitte des Jahrhunderts müssen Autos CO_2-neutrale Antriebe und Kraftstoffe als Standard haben. Insbesondere für die wachsenden Städte weltweit müssen effiziente Mobilitätslösungen gefunden werden, die den Energieverbrauch senken. Es gilt jetzt, Antworten auf die Frage zu geben, wie Mobilität in den Zeiten des weltweiten Klimawandels organisiert und wirtschafts- wie sozialverträglich gesichert werden kann.

Angesichts der globalen Verantwortung der Industrieländer für den Klimaschutz sollten die Treibhausgasemissionen in den Industrieländern um 80 Prozent bis 2050 gesenkt werden. Dies gilt auch für die Emissionen aus dem Verkehr. Denn nur dann kann es gelingen, trotz des zu erwartenden weiteren Wachstums der Pkw-Rate in den Schwellen- und Entwicklungsländern global insgesamt sinkende CO_2-Emissionen zu erreichen. Diese drastische Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen wird nur erfolgreich sein, wenn neben den technischen und sozialen Innovationen des Automobils bei seiner Nutzung sämtliche Potenziale zur Vermeidung des Verkehrs und der Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel wie die Schiene ausgeschöpft werden. Dazu gehören die Steigerung des Energiesparens und der Energieeffizienz in allen Verkehrsbereichen und eine Umstellung weg von fossilen Treibstoffen.

Die europäische Luftreinhaltepolitik ist mit der ordnungspolitischen Setzung von Abgasgrenzwerten (Euro-Normen) eine Erfolgsgeschichte. Die meisten Luftschadstoffe konnten signifikant gesenkt werden. Klare Grenzwerte und ihre regelmäßige Verschärfung sind hier eindeutig der Motor für Innovationen am Fahrzeug und bei den Kraftstoffen. Dieses erfolgreiche Prinzip gilt es nun auf Kohlendioxid als wichtigstes Treibhausgas zu übertragen.

Die Automobilindustrie wird ihrer Verantwortung für den Klimaschutz bisher nicht gerecht. Es ist absehbar, dass der europäische Verband der Automobilindustrie (ACEA) seine Zusage zur Reduzierung der CO_2-Emissionen von Neuwagen auf 140 g CO_2/km bis 2008 verfehlen wird. Noch weniger steht zu erwarten, dass der – von allen EU-Gremien beschlossene und von der Automobilindustrie 1999 in Aussicht gestellte – Zielwert von 120 g CO_2/km für 2012 mit einer weiteren Selbstverpflichtung erreicht werden kann. Eine Senkung des CO_2-Ausstoßes durch Ordnungsrecht (Verbrauchsgrenzwerte) ist dringend geboten. Es war daher folgerichtig, dass Umweltkommissar Stavros Dimas diesen Zielwert zu einem verbindlichen Grenzwert erklären wollte.

Auf massive Intervention der derzeitigen Ratspräsidentin Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel und des Industriekommissars Günter Verheugen wurde die Reduktionsverpflichtung zu Gunsten der Automobilindustrie statt 120 g CO_2/km mit 130 g CO_2/km bis 2012 abgemildert. Das ist ein für die deutsche Ratspräsidentschaft peinlicher Erfolg der Autolobby und ein Beleg dafür, dass die Automobilhersteller sich immer noch nicht zu ihrer Verantwortung für den Klimaschutz bekennen. Die europäische Autoindustrie verschläft damit – nach dem Katalysator und der Hybridtechnologie – erneut einen globalen Trend. Mittel- und langfristig gefährdet sie damit nicht nur die CO_2-Reduktionsverpflichtungen der EU und Deutschlands, sondern auch Erfolg und Beschäftigung in der Automobilproduktion. Denn für die Wettbewerbsfähigkeit sind klare Vorgaben für die Industrie, mit denen zukunftsträchtige Innovationen im Fahrzeugbau stimuliert werden, unverzichtbar. Die deutschen und europäischen Automobilkonzerne werden im internationalen Wettbewerb nur bestehen, wenn sie die Verbrauchswerte drastisch senken. Sonst werden diese Autos in Zukunft in anderen Weltregionen gebaut und erfolgreich vermarktet. Das Beispiel des Hybridantriebs, bei dem Toyota nach Branchenmeinung einen mehrjährigen Entwicklungsvorsprung hat, sollte hier als Warnung dienen. Vielerorts, etwa in Kalifornien, China und Japan, wächst die Nachfrage nach effizienten und schadstoffarmen Autos. Hier hat die Politik zudem längst Verbrauchsgrenzwerte beschlossen, die einen großen Teil der derzeitigen deutschen Automobilproduktion in Zukunft ausschließen wird, weil viele deutsche Autos diese Grenzwerte deutlich überschreiten.

Der Flottengrenzwert von 120 g CO_2/km (entspricht ca. 4,5 l/100 km für Dieselmotoren und 5,0 l/100 km für Benzinmotoren) ist als ein gewichteter Durchschnittswert zu verstehen und erfordert eine ganze Reihe von individuellen Grenzwerten für die unterschiedlichen Fahrzeuggrößen. Die Grenzwerte müssen nach noch zu definierenden Kriterien (etwa Grundfläche, Länge, Gewicht, Sitzzahl, Motorleistung etc.) variieren, d. h. sie werden für Klein- und Mittelklassewagen geringer sein als für Oberklassefahrzeuge. Um langfristig Planungssicherheit für die Automobilindustrie zu schaffen, schlagen wir zudem vor, diesen Grenzwert zum Jahr 2020 auf 80 g CO_2/km (entspricht ca. 3,0 l/100 km für Diesel und 3,4 l/100 km für Benziner) zu verschärfen.

Der von der EU-Kommission jetzt vorgeschlagene „integrierte Ansatz“ kann zwar einen sinnvollen Beitrag zur weiteren Reduktion der Treibhausgase im Verkehrssektor leisten, wird hier jedoch missbraucht, um die mangelnde Effizienzsteigerung von Motoren zu kompensieren. So werden Leichtlaufreifen, Biokraftstoffe und Fahrverhalten als schwer messbare CO_2-Senkungsbeiträge auf das 120 g CO_2/km-Ziel angerechnet. Damit wird der Autoindustrie ein gefährliches „Business as Usual“ ermöglicht und der Innovationsdruck für umweltfreundliche Motortechnik gemindert. Daher halten wir dieses Vorhaben im Sinne der klimapolitisch notwendigen technologischen Innovation für nicht zielführend.

Es müssen für Konsumenten Anreize gesetzt werden, besonders klimafreundliche Autos zu kaufen. Ökologisch kontraproduktive Subventionen müssen abgebaut werden. In diesem Zusammenhang fordern wir die schon lange angekündigte Umstellung der Kfz-Steuer auf die Bemessungsgrundlage CO_2-Ausstoß. Darüber hinaus wollen wir einen Maximalbetrag bei der Abschreibung von dienstlich genutzten Fahrzeugen festschreiben, der sich an den CO_2-Werten von 140 g/km in 2008, 120 g/km in 2012 und 80 g/km in 2020 bemisst. Dabei muss die öffentliche Hand als großer Nachfrager von Kraftfahrzeugen mit gutem Beispiel vorangehen und ihre Flotten auf klimafreundlichere Wagen umstellen. Dies gilt z. B. auch für die Fahrzeuge des Deutschen Bundestages.

Zur Reduktion klimaschädlicher Emissionen im Straßenverkehr werden verschiedene Vorschläge unterbreitet, den Straßenverkehr in den CO_2-Emissionshandel einzubeziehen. Diesen Weg lehnen wir ab. Damit würden die Reduktionspflichten im Autoverkehr in eine ferne Zukunft verschoben; zudem haben wir erhebliche Bedenken, wie ein Zertifikatehandel bei so vielen Akteuren (Hunderte von Millionen von Fahrzeugbesitzern) überhaupt je sinnvoll funktionieren kann.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333